50e ANNÉE (5e SÉRIE) N° 39 28 SEPTEMBRE 1933

# L'AMI DU CLERGÉ

*Paraît à Langres tous les Jeudis*

**Mgr F. PERRIOT**
Protonotaire apostolique *ad instar participantium*
FONDATEUR

**Mgr A. ROZIER**
Prélat de la Maison de Sa Sainteté
Docteur en Théologie, Chanoine titulaire de Langres
DIRECTEUR

## Causerie de l'AMI sur les "Revues"

SOMMAIRE

I. La route, son histoire. — II. La route moderne. — III. Les problèmes qui se posent actuellement à propos de la route. — IV. En Irlande. — La personnalité de M. de Valera. — Son passé. — V. La politique irlandaise ; les questions principales qui la dominent. — VI. L'avenir du gouvernement Valera. — VII. Un autre pays très agité : l'Espagne. — La loi agraire du 9 septembre 1932. — Ses principales dispositions. — L'esprit dans lequel on va l'appliquer.

### I

La route! Voilà bien un sujet de causerie pour les vacances. C'est le moment où les plus favorisés d'entre nous aiment à courir à travers montagnes et vallées, à arpenter les routes, les belles routes de France, dans tous les sens. La route est un des éléments essentiels de nos plaisirs aux jours de détente que le labeur de l'année a rendus nécessaires.

M. Edmond Chaix nous parle de la route et essaie de nous dire « ce qu'elle est » et « ce qu'elle sera, » dans la *Revue des Deux Mondes* du 1er août.

C'est surtout des Romains que nous avons reçu, avec tant d'autres choses, la conception du réseau routier. Ces infatigables conquérants ont compris la valeur stratégique de la route. Ils en ont vu aussi l'importance commerciale. « Les Romains seuls, remarque M. Chaix, eurent dans l'antiquité la conception grandiose d'un réseau routier complet, largement conçu et solidement construit, qui desservait l'ensemble de leurs possessions, imposant leur domination par la civilisation et par la force. »

La route romaine portait éminemment le caractère de la race. Elle était robuste, directe, rapide. Elle avait un centre unique, situé au Forum, et que l'on nommait le « nombril » de l'empire !

Mais si les archéologues sont encore en état, dans la plupart des cas, de dessiner avec précision et certitude le tracé des routes romaines, il y a bien longtemps, sauf exception, que le voyageur ne s'en sert plus. Lorsque l'empire romain s'est effondré sous les coups répétés des invasions barbares, la route a cessé d'être entretenue. Le magnifique réseau, grâce auquel tant de fois les légions victorieuses avaient parcouru le monde méditerranéen, se fragmenta, et ses morceaux eux-mêmes furent envahis par la négligence, les broussailles, les débris de toute sorte. Le système des communications s'avilit et se dégrade. On ne circule plus, pendant des siècles, qu'au moyen de chemins affreux et souvent impraticables. Plus la domination romaine a été éphémère, plus un pays est disgracié à cet égard. Ainsi, en Angleterre, où Rome n'avait fait que passer, pour ainsi dire, les routes sont, presque jusqu'à nos jours, à peu près inexistantes. Il faudra attendre le XVIIIe siècle, c'est-à-dire l'avènement du machinisme et du mouvement commercial intense dont il est la source, pour que la route s'améliore et s'organise. Il n'y a guère que dans les villes et les villages que des marques incertaines de sollicitude se manifestent dans les temps antérieurs. Mais dès que l'on est sorti du bourg ou de la cité, dès que l'on a fait quelques centaines de mètres dans la campagne, la route, à même le sol, rarement empierrée, mal établie, plus mal entretenue, se perd dans les mauvaises terres, se noie dans la fange des marais, se perd dans les buissons épineux du maquis ou de la lande, se creuse de fondrières, se heurte à des cours d'eau qu'il faut traverser à gué, lorsque les eaux ne sont pas trop fortes. Le voyageur de ces époques encore relativement proches de la nôtre doit être en principe ou un amateur d'émotions fortes, ou un philosophe résigné que rien n'émeut ni ne déconcerte.

Ce n'était pas, à vrai dire, que la conception de la route, transmise par les Romains, fût complètement morte. « Un capitulaire de Charlemagne, en 793, établit que selon « l'ancienne coutume, » les travaux de construction et d'entretien des ponts, chaussées, passages, doivent être exécutés par les populations, sous la direction des officiers des comtés. »

Cette ordonnance restera en vigueur pendant tout le Moyen-Age. Mais le morcellement féodal achève de briser le réseau que la chute de l'Empire romain avait déjà divisé en tronçons inorganiques. Chaque seigneur ne s'occupe plus que de son fief, et son action est irrégulière, capricieuse, souvent inefficace. Il n'y a plus de législation générale. La route ne subsiste vaguement que par suite d'efforts localisés, dispersés, sans suite ni règle.

Même l'avènement et la croissance du pouvoir royal, qui finira par détruire la féodalité, n'introduit, au début, dans cette confusion qu'un sur-

croît de désordre, en superposant les agents du pouvoir central à ceux des seigneurs régionaux.

De temps à autre, des velléités se manifestent. Ainsi, « au xvie siècle, les Trésoriers de France sont investis de la gestion des routes et l'édit d'octobre 1508 ajoute à leurs anciennes attributions, surtout fiscales, celle de « visiter tous chemins, chaussées, ponts, pavés, ports et passages de notre royaume, et enquérir de l'état en quoi ils sont, pour le bien de nous et de la chose publique. »

Mais ces velléités n'ont pas de lendemain. Les Trésoriers de France sont tour à tour supprimés, rétablis, supprimés de nouveau. Enfin Henri IV, par un édit de mai-septembre 1599, crée la charge de Grand-Voyer de France et la confie à Sully. Cet homme, qui a laissé le renom d'un trésorier consciencieux et habile, a été aussi un grand administrateur du service des routes. Il a fait de ce côté une œuvre bureaucratique importante. Il fallait commencer par là, avant d'en venir à une transformation réelle de la route. Sully a eu au moins le mérite de comprendre ce que devait être l'administration routière : « Visiter les ouvrages faits ou à faire, — dresser les devis des travaux à exécuter, — recevoir et toiser ceux qui sont achevés, — charger de l'exécution, par adjudication et au rabais, des entrepreneurs qui doivent verser caution, — prendre connaissance de tous les deniers qui sont levés par les travaux publics, — vérifier l'emploi des péages, — etc., » telles sont les bases essentielles des règlements nouveaux.

Malheureusement, après Henri IV, un recul s'accuse. Les Trésoriers de France réclament la restitution de leurs anciennes attributions et ils ont gain de cause par les édits d'octobre 1615 et d'août 1621. En février 1626, la charge de Grand-Voyer est supprimée !

Il faut attendre l'arrivée de Colbert au « Contrôle général, » — correspondant à peu près à notre ministère des Finances, — pour que la marche en avant reprenne (1661). Colbert a une idée de génie : il comprend que la route exige une technique. Il sépare la partie administrative et technique de la partie financière ; il ne laisse que cette dernière aux Trésoriers de France et il confie la première à des « commissaires départis dans les Généralités, » en 1663. Ces « commissaires » prennent en 1669 le titre plus simple de « commissaires des Ponts et Chaussées. » Le Roi va être désormais le maître de la route. Il y aura un budget régulier. Les vrais progrès vont bientôt apparaître. Colbert a été le véritable initiateur, ici comme en beaucoup d'autres terrains; il fut le bureaucrate génial et créateur.

Il serait pourtant très inexact de s'imaginer que les réalisations accomplies par lui aient été très nombreuses ou très importantes. Comme le dit fort bien ici M. Chaix : « Le xviie siècle, très cartésien, a été grand organisateur ; il a édifié un imposant monument administratif, une construction logique qui a préparé l'œuvre routière des Intendants du siècle suivant. Mais lui-même n'a que peu réalisé, sous le rapport de la voirie, et il n'a donné au pays qu'un petit nombre de routes nouvelles. »

Sous Louis XIV, les routes restent donc mauvaises comme auparavant. Se rendant de Châlons à Paris, en 1680, le Roi-Soleil est réduit à coucher cinq fois en chemin. L'année suivante, il veut aller à Bourbon-l'Archambault ; pour faire à sa Majesté un passage carrossable, l'Intendant de Moulins est obligé de faire remplir, en toute hâte, de cailloux ou de terre et de bois les endroits mauvais des chaussées, et comme, malgré cela, il reste des secteurs impraticables, il fait percer des haies et combler des fossés. En 1691, dans les Flandres, on voit les marchands atteler leurs chariots à quatre et six chevaux, alors que deux devraient suffire ; d'autres fois, ils préfèrent se détourner de trente ou quarante lieues, de peur de tomber dans les fondrières. Les *Mémoires* du marquis d'Argenson, à la date de 1725, nous apprennent que Marie Leczinska, venant en France pour son mariage avec le jeune roi Louis XV, passa par de telles routes que « Sa Majesté pensa souvent se noyer. On la retirait de son carrosse, à force de bras, comme on pouvait. »

Ce fut la tâche du xviiie siècle, qui ne fut pas, tout de même, uniquement occupé de frivolités, de transformer le réseau routier français et de donner l'exemple des constructions les mieux comprises et les plus résistantes en cette matière. C'était le temps où apparaissait l'industrialisme. Le commerce se développait à outrance. Par ailleurs, on voyageait beaucoup des châteaux à la cour et inversement. Un besoin de commodité et de confort tel que l'on n'en avait jamais éprouvé jusque-là se faisait sentir dans les rangs élevés de la société. Les intendants s'attelèrent partout à la tâche. On se mit à créer ces belles chaussées, droites et régulières, qui relieraient tous les points importants du royaume à la capitale.

« Ces belles routes de France, empierrées, bordées d'ormes et de peupliers, semblent avoir été incomparables en Europe ; elles soulevaient l'admiration de nos visiteurs étrangers, et faisaient dire à Young : « Nous n'avons en Angleterre aucune idée de cet effort de l'art ; elles sont superbes et majestueuses... »

Peu de siècles, en effet, ont eu au même degré que celui de Louis XV le sens de l'élégance et de la grandeur. C'est à cette époque que l'on a posé le principe essentiel, en matière routière, de la ligne droite, que commande une raison d'économie de construction et de commodité de circulation, mais qui est si bien aussi à l'image de la pensée classique, de ses perspectives spirituelles et esthétiques, de ses symétries.

Pour être juste, précisons que le principe de la ligne droite, — tout en étant du xviiie siècle, — remonte à Louis XIV. Voici comment s'exprime l'arrêt royal du 26 mai 1705 : « Sa Majesté ordonne que les ouvrages de pavé (et autres chemins) qui se feront de nouveau par ses ordres, et les anciens

qui seront relevés, seront conduits *au plus grand alignement droit* que faire se pourra,... auquel effet les feront passer, sans aucune distinction, au travers des terres des particuliers, auxquels, pour le dédommagement, sera laissé le terrain des anciens chemins abandonnés... » ou un paiement en deniers, après estimation par experts de la valeur du terrain livré par eux.

Dans ces arrêts de l'autorité royale, on précise, dès lors, et la largeur des routes, et la dimension des fossés qui doivent les border, et la plantation des arbres de bordure, et le classement administratif des chaussées. Nous noterons en particulier que l'on place au premier rang les routes qui vont de Paris aux frontières.

L'un des progrès les plus importants qui furent accomplis en cette matière, ce fut l'organisation, le 1er février 1716, d'un corps des Ponts et Chaussées du royaume, avec une hiérarchie régulière d'ingénieurs, placée sous une autorité centrale. C'est à la tête de cette administration nouvelle que se sont distingués des hommes tels que d'Ormesson, les deux Trudaine, de Cotte, Chaumont de la Millière, etc.

Pour donner à ces hommes éminents les collaborateurs qu'ils ne rencontraient encore que très difficilement, Daniel Trudaine fit créer, en 1747, l'Ecole des Ponts et Chaussées, qui fut mise sous la direction du « sieur Perronet, » ingénieur des Ponts et Chaussées de la généralité d'Alençon.

C'est à partir de cette date, peut-on dire, que naît la « *route moderne* ». Ses principes sont dégagés et mis en pratique. Et il convient ici de faire sortir d'un injuste oubli le nom d'un des plus grands constructeurs de nos routes françaises : Trésaguet, ingénieur en chef de la généralité de Limoges, et qui devint inspecteur général des routes de France. C'est Trésaguet qui eut l'honneur, après avoir expérimenté en Limousin les meilleures méthodes de construction routière, d'en dégager les formules, dans un rapport qu'il présenta, en 1775, à l'Assemblée des Ponts et Chaussées [1]. Avant Trésaguet, la chaussée en petits matériaux reposait sur des fondations horizontales faites de pierres posées à plat, d'où résultait la stagnation des eaux et l'infiltration. Trésaguet, lui, construit les fondations en pierres posées de champ, « en hérisson ». Et il donne à cette base une courbe convexe, parallèle à celle de la chaussée. Sur le hérisson vient une couche de pierres grossièrement taillées et posées à la main, et au-dessus un revêtement peu épais de cailloux très durs, de la grosseur d'une noix [2].

Un autre principe de Trésaguet, c'est qu'il faut substituer aux réparations intermittentes la surveillance permanente des chemins. C'est lui qui a conçu l'idée de la fonction du cantonnier, qui est chargé de se rendre constamment maître des petites dégradations et ornières et de les empêcher de dégénérer en fondrières périlleuses.

Résultat de cette administration nouvelle au XVIIIe siècle : 400 grands ponts construits, — un réseau total d'environ 40.000 kilomètres, — une dépense de 800 millions de livres.

Ce serait méconnaître l'esprit des foules que de croire que les initiateurs de ces entreprises si utiles aient été très populaires. Non ! les Intendants grands seigneurs qui firent les routes et les ponts et rendirent pénétrables les cantons les plus reculés de la vieille France, les de Bernages, Sénac de Meilhan, du Cluzel, Guéau de Reverseaux, Caze de Bove, d'Agay, de Fontotte, et même l'excellent Turgot ou le bienfaisant Montyon ne furent pas populaires. Ils furent au contraire, en général, détestés du peuple. Et cependant ils firent de grandes choses, dont nous profitons encore.

## II

Lorsque se termine l'Ancien Régime, la « route moderne » existe. Que va-t-elle devenir parmi les bouleversements des temps nouveaux ?

Avec la Révolution, c'est la bourgeoisie qui arrive au pouvoir. Elle est pleine de confiance en elle-même, d'arrogance envers le passé, de présomption en face de l'avenir. Dans sa hâte de toucher à tout, de tout changer, de tout rénover, de détruire tous les vestiges des temps révolus, elle entreprend dix fois plus de choses qu'elle n'en peut faire. Elle se lance à la conquête du monde et finalement se met à dos tous les peuples qu'elle s'était flattée de galvaniser par sa propagande.

En ce qui concerne la route, la Révolution n'a que peu créé, et elle a beaucoup détruit. L'Empire qui la suit porte les conséquences des conflits qu'elle a fait naître ; de 1789 à 1815, ce sont près de vingt-cinq ans de guerres, ce sont des passages de troupes, des convois, des armées en marche vers les frontières. Les routes souffrent et peinent terriblement. Mais elles ont leur part des triomphes de la France nouvelle.

Napoléon n'aurait pas été le plus grand administrateur des temps modernes s'il n'avait pas compris l'importance de la route. Il était certes trop « romain » pour la méconnaître. Il en voyait surtout la valeur stratégique. Il fit de grands projets et notamment celui d'un réseau qui aurait rattaché à la France ses conquêtes nouvelles. Il put faire exécuter de 1804 à 1812 la route du Sim-

[1] Cette Assemblée était une création de Trudaine. Avec l'institution du Corps des Ponts et Chaussées et la création de l'Ecole des Ponts et Chaussées, elle fut l'un des éléments les plus décisifs du progrès en matière routière.

[2] Ce sera un malheur pour la construction routière que l'oubli des principes de Trésaguet, auxquels se substituèrent, vers 1810, les méthodes d'un ingénieur plus célèbre que lui et qui a laissé un mot nouveau dans la langue, — à savoir Mac-Adam, d'où nous vient le terme de *macadam*.

Ce dernier estimait à tort qu'aucune route artificielle ne peut valoir le sol naturel. Il supprimait donc toute fondation. Mais hanté par la crainte de l'humidité, il déclarait que « toute route doit être construite au moyen de pierres cassées, sans mélange de terre ni d'argile, craie ou autre matière pouvant absorber l'eau. »

plon, pour relier l'Italie à la capitale de l'Empire, — puis la route du Mont-Cenis, — enfin la route de Metz à Mayence. Le décret du 11 décembre 1811 remplace l'ancienne classification des routes basée sur leurs directions, par la classification que nous avons encore en routes impériales (ou nationales) et départementales. A la fin de l'Empire, le total des premières représente 33.162 kil. dont 30.000 de praticables, — et le total des secondes s'élève à 25.155 kil. dont 18.000 ouverts à la circulation. Malgré tout, la voirie est alors en grande détresse.

La Restauration, ici comme ailleurs,... restaure. De 1815 à 1830, on répare les routes endommagées. On construit 110 ponts. On ajoute 1.700 kilomètres aux routes royales et 5.000 aux routes départementales. On tend à supprimer les passages par bacs qui sont une entrave à la circulation. Mais les chemins restent pitoyables. Si le réseau des routes royales compte 34.000 kil. en 1830, il y en a à peine 18.800 de vraiment viables. Ce n'est que sous Louis-Philippe que se produit la renaissance routière :

« C'est un grand moment de circulation routière et de vie des chemins ; le grand moment du roulage, de la malle poste, des messageries, des diligences, des berlines, pataches et coucous, des maîtres de poste et postillons, le règne de Laffitte et Caillard, la belle et sonore époque des relais de 60 et 80 chevaux, des sonneries de grelots, des joyeux coups de fouets et des galopades retentissantes sur les gros pavés, dans un nuage de poussière ; le temps de progrès magnifique où l'on se félicitait de courir de 8 à 9 kil. à l'heure ; ou de sages esprits condamnaient ces vitesses folles ; où l'on était heureux et fier de ne plus mettre que vingt heures pour atteindre Lille, soixante pour se rendre à Bordeaux. »

Or, c'est juste à ce moment de l'apogée de la route que l'on voit apparaître, sur d'étroites lignes de fer parallèles, des machines disgracieuses, fumantes, haletantes et sales, à la fois comiques et hideuses, et qui vont cependant supplanter pour un temps la circulation routière, déplacer les relais, changer la vie et l'importance des villes situées aux nœuds du mouvement commercial. Dans ce duel du rail et de la route, on put croire, au bout d'un demi-siècle, que ce serait la route qui serait définitivement vaincue. Puis, avec la découverte du moteur à explosion et de ses applications multiples, ce fut la route qui reprit l'avantage et qui à son tour menaça le rail, le forçant à reculer sur certains points.

La première voie ferrée, — à traction animale, — date de 1823. En 1832, la traction animale était remplacée par la locomotive. Le 24 août 1837, Marie-Amélie, reine des Français, inaugurait la première ligne régulière de voyageurs, de Paris à Saint-Germain. Enfin, la loi du 11 juin 1842 donna ses premières bases à l'exploitation ferroviaire et détermina les grandes artères d'un réseau cohérent. Entre 1852 et 1857, se créent et se développent les grandes Compagnies du Nord, de l'Ouest, de l'Est, du P.-L.-M, d'Orléans, qui absorbent les petites sociétés locales. En 1857, nous avons un peu plus de 16.000 kil. de voies ferrées dont 15.000 aux mains des 6 grandes Compagnies et le reste divisé entre des compagnies secondaires. La bataille entre le wagon et la diligence se serre de plus en plus. Il y a de part et d'autre de puissants intérêts. Des hommes tels qu'Arago et Thiers émettent des doutes sur l'avenir du chemin de fer. Et pourtant le réseau ne cesse de grandir. Il passe de 16.000 kil. en 1857 à 18.000 en 1870, 21.700 en 1875, 30.500 en 1879, 40.950 en 1896, près de 50.000 en 1914. Le chemin de fer est cent fois moins poétique que l'ancienne diligence, mais il a pour lui la vitesse, le transport rapide des marchandises et des voyageurs, en masse. Il attire à lui le trafic, surtout pour les longues distances. Il amoindrit le rôle de la route, qui ne sert plus que pour les petits parcours et tend à devenir l'artère des intérêts locaux. Les grandes foires, — l'un des traits les plus curieux de l'ancien commerce, — déclinent et meurent. Les relais se ferment les uns après les autres. Les diligences déchues achèvent, sur des parcours secondaires et restreints, une carrière qui avait eu ses heures de gloire.

Mais à la révolution du rail succède la révolution de l'auto. Etranges vicissitudes : la route était vaincue, elle a retrouvé toute sa gloire de jadis. Elle sollicite de nouveau l'attention des pouvoirs publics. Elle exige des agrandissements, des élargissements, des procédés modernes de construction et d'entretien. Elle reprend à la fois le transport des voyageurs et celui des marchandises. Elle se fait la servante du grand tourisme et celle du grand commerce. Le garage concurrence la gare. Les cités endormies, que le rail avait évitées, reprennent vie et activité. C'est un changement à vue qu'une seule génération a eu le temps de constater.

C'est vers 1880 qu'apparaissaient les premières bicyclettes, vers 1890 les premières voitures automobiles mues par le moteur à explosion. Déjà le cyclisme commençait à ranimer la route, grâce à ses allures souples et rapides. La bicyclette devient rapidement le cheval et l'instrument de travail du pauvre. Mais c'est surtout l'auto qui transforme le destin de la route. Ses progrès manifestent une ascension déconcertante. Celle des chemins de fer avait été rapide, celle de l'auto est foudroyante. En 1900, on ne compte encore que 3.000 voitures en France, et d'un modèle qui nous semble bien archaïque. En 1905, il y en a 21.523, — en 1910, 53.669, — en 1914, 107.535, — en 1920, 153.600, plus 77.500 camions, — en 1925, 453.000 voitures et 245.000 camions et camionnettes, — en 1930, 1.132.562 autos et 411.495 poids lourds. La victoire du moteur est complète, absolue. « La vie court de nouveau sur nos routes, nombreuse, abondante, sur grands itinéraires, et à un rythme de plus en plus accéléré. C'est la troisième renaissance de la route, qui va être technique, industrielle et scientifique. »

On pourrait presque dire que le triomphe de la route est trop brusque, trop complet, trop brutal.

L'auto lui demande un effort tel qu'elle n'a jamais rêvé de pouvoir en fournir un semblable. Il lui fait violence, il la dégrade, il tend à la détruire. Il pose à son sujet les problèmes les plus urgents et les plus graves.

III

Il y a, dans ces problèmes, deux facteurs à considérer : celui de la vitesse et celui du poids. L'auto veut aller vite, toujours plus vite ! Le camion réclame de la solidité : toujours plus puissant et plus lourd ! Et plus la route se perfectionne, plus la mécanique se fait exigeante. « Ce dynamisme intense est l'aspect nouveau et caractéristique de la route moderne ; il place l'ingénieur en face d'une redoutable difficulté, dont l'évolution précipitée a souvent déjoué toute prévision. »

Considérez l'évolution de la vitesse routière : au XVIII$^{e}$ siècle, le transport par voiture publique de Paris à Lyon demandait quatre jours. Aujourd'hui, des camions de 8 à 10 tonnes font chaque jour le même service en 10 heures. La vitesse horaire moyenne de la diligence était de 2 kil. au XVII$^{e}$ siècle, — de 3,400 à la fin du XVIII$^{e}$, — de 4,300 en 1814, — de 6,500 en 1830, — de 9,500 en 1850. On conçut de graves inquiétudes quand elle atteignit 12 kilomètres. Cela nous paraît actuellement d'une lenteur invraisemblable. Mais nos vitesses usuelles auraient semblé inconcevables à nos arrière-grands-pères. L'existence était alors cadencée par le trot du cheval. Le galop était la grande vitesse routière. Le rythme général de la vie était mesuré par celui de la circulation.

Aujourd'hui, la même loi se vérifie. Le rythme de notre vie est d'une vitesse affolante. Nous sommes emportés par le tourbillon. On peut se demander si l'on n'a pas dépassé la limite psychologique au-delà de laquelle il n'y a plus assez de place pour la réflexion. De fait, on ne demande pas de réflexion à l'automobiliste, mais on lui demande *des réflexes*. Je prie tous ceux de mes lecteurs qui aiment à philosopher, c'est-à-dire à méditer sur le sens des faits, de s'arrêter un instant à celui-ci. Dans le langage de l'automobile, pour faire l'éloge d'un bon chauffeur, on dira couramment : « Il a de magnifiques réflexes. » Par contre, pour inspirer la méfiance à l'égard d'un chauffeur douteux, on lui jettera le reproche d'être un « rêveur », un « contemplatif ». Cela revient à dire : « La perfection pour l'homme moderne c'est de tourner à la mécanique. » C'est peut-être pour cela que beaucoup de messieurs cèdent le volant à leurs femmes.

Maintenant, nos autos roulent normalement à 60, 80, et même 100 à l'heure. M. Chaix trouve que « nous sommes parfaitement accoutumés à ce mouvement », que « l'adaptation psychologique s'est faite », et que « nous avons acquis, pratiquement et mentalement, une capacité de vitesse qui domine nos gestes quotidiens, nos habitudes de vie et nos mœurs ». C'est fort possible. Mais comment ne pas se poser l'angoissante question : « Cette adaptation a-t-elle été gratuite ? Ou bien s'est-elle faite au détriment de la vie intérieure, de la vie normale, de la vie pleine de l'homme ? » M. Chaix ne formule pas ce problème. Nous avons trop le respect des valeurs profondes pour ne pas le poser. Au progrès de la vitesse devrait normalement s'ajouter un souci plus grand de la vie spirituelle, de la vie personnelle, de la véritable vie, à moins que l'homme ne tende à devenir lui-même un simple rouage de la machine dont il se sert. L'ange aussi se déplace très vite : aucune auto ne parviendra jamais à gagner le record sur lui. Mais il a sa vie en profondeur que rien ne suspend. Que fait l'homme moderne pour garantir sa spiritualité, devant la hantise de la vitesse mécanique ?

Mais quittons ces problèmes complexes et revenons à la route.

Si l'homme a peine à défendre sa vie intérieure contre l'excès de la vitesse, la route n'a pas moins de difficulté à lutter pour l'existence, en face des usagers qui abusent d'elle. A la vitesse, du reste, se joint, on l'a noté, la question du poids. Nous avons des camions de 15 à 20 tonnes. Sur les routes des Etats-Unis circulent déjà des poids de 24 à 30 tonnes, des autobus de 60 places. On imagine aisément l'ébranlement qu'éprouvent les fondations des routes, alors que les vitres des maisons voisines tremblent au passage de ces mastodontes, l'écrasement des revêtements, la destruction intense qui s'opère constamment contre la route. Or, il est impossible d'arrêter la progression montante du passage automobile sur nos chaussées. On a constaté que de 1920 à 1928, le tonnage journalier s'est élevé sur chaque point de nos routes nationales, de 192 tonnes à 638. On pense bien que sur certaines routes, telles que celles des environs de Paris, cette moyenne est prodigieusement dépassée.

Il y a donc à lutter constamment pour maintenir la route en état de remplir sa fonction, et l'on peut dire que de tous les problèmes qui s'imposent aux politiciens de notre temps, il n'en est guère de plus important que celui-là.

Les ingénieurs qui s'occupent de ces questions les considèrent au double point de vue de la solidité de la route et de la vitesse des voitures circulantes.

En ce qui concerne la solidité, on a été conduit à essayer toutes sortes de formules, sans avoir jusqu'ici réussi à en trouver une qui s'impose à l'exclusion des autres. Tout le monde connaît l'ancien système : l'empierrement composé d'un mélange de pierraille, de sable et d'eau, le tout fortement tassé au rouleau compresseur [3]. Ce revêtement est le plus souvent amélioré au moyen du goudronnage qui a le double avantage de lier les éléments de la route et de supprimer la poussière, ce fléau de la circulation automobile.

[3] Le rouleau compresseur fut imaginé, en 1787, par l'inspecteur de Cessart, mais il ne fut adopté qu'en 1839, à la suite des expériences de Polonceau.

Mais l'empierrement, même fortifié par le goudronnage, ne convient qu'aux artères à circulation faible. Il ne résiste pas longtemps. On a eu l'idée de se servir du goudron comme liant, pour l'agglomération même des matériaux dans leur masse. Les Anglais surtout aiment beaucoup ce système qui a reçu le nom de « Tarmacadam ». Le cailloutis doit être d'abord soigneusement séché, puis enrobé dans le goudron et mis en place. On obtient de la sorte un revêtement très compact, imperméable et de réparation facile. Les ingénieurs hésitent cependant ici entre l'emploi de la pierre dure, qui offre plus de résistance, et celui de la pierre tendre, qui se laisse mieux imprégner par le goudron. Au lieu de la pierre on peut aussi employer les « laitiers » ou résidus des hauts-fourneaux.

L'agglomération au bitume ou à l'asphalte, au lieu de goudron, donne à la chaussée plus de solidité d'une part et plus d'élasticité de l'autre. Aussi ce procédé est-il recommandé pour les voies qui ont à travailler beaucoup. La *bitulithe,* le *monolastic,* etc., sont des composés à base de bitume. Dans les régions où la pierre est de consistance médiocre, comme dans les pays calcaires, on se sert du *silicatage* pour la renforcer.

Viennent ensuite les chaussées de béton, dont les types sont nombreux : béton de ciment, béton d'asphalte, macadam-ciment, béton armé, etc. Ces chaussées offrent le double inconvénient de se fissurer par retrait du béton et d'être fort glissantes par temps de pluie ; mais elles sont très résistantes. Elles sont très en faveur aux Etats-Unis.

Actuellement, autour des grandes villes, jusqu'aux extrêmes limites des banlieues, c'est-à-dire dans les secteurs de circulation intense, on emploie volontiers le pavage, supporté soit par une fondation de béton, soit par un macadam, avec une couche amortisseuse de sable. Ce pavage peut être en pierre, en grès, en granit, en basalte, en pierre d'échantillon. Ce dernier système est coûteux, mais il donne les meilleurs résultats.

On a essayé même des types extrêmes de routes et dont on ne peut prédire l'avenir, les unes entièrement métalliques, faites d'un dallage d'acier posé sur une armature, les autres, aux Etats Unis. et surtout en Angleterre, à revêtement de caoutchouc.

On voit que la gamme des méthodes est très vaste et que les ingénieurs ont de quoi exercer leur talent.

Malgré tout, l'industrie automobile reste insatisfaite. L'obsession de la vitesse, qui poursuit les automobilistes, se choque de la promiscuité qui encombre les routes communes. Qu'une charrette de paysan, ou pis encore, un chargement de foin s'introduise dans la ligne mobile des voitures, voici que les autos doivent ralentir, en rongeant leur frein, si l'on peut dire. L'automobiliste peste à son volant. C'est qu'une allure vive est naturelle à l'auto et qu'un attelage de chevaux est, sur une route moderne à grande circulation, une anomalie apportant des perturbations dans les moyennes de vitesse devenues usuelles.

On en est donc venu à envisager comme une nécessité la construction de vastes voies spécialisées, techniquement adaptées au roulement automobile rapide et direct et exclusivement réservées à la circulation touristique. Ces artères nouvelles devront être incorporées au réseau général des routes, avoir des anastomoses nombreuses avec lui. Mais elles offriront, au sein du réseau routier, des avenues de vitesse, permettant le transport plus rapide et plus commode des voyageurs et des marchandises. Des essais ont été faits en divers pays. Ce sont les *Autostrades* de l'Italie, les *Autovie* des pays de langue espagnole, les *Motorroads* de l'Angleterre, les *Schnellstrassen* d'Allemagne. Ce sera en France l'*Autoroute*. Ces voies spécialisées doivent avoir pour caractère d'être à la fois spacieuses et rectilignes, divisées en deux sections dans leur longueur, afin de séparer le courant montant du courant descendant, soigneusement relevées aux courbes, avec des virages de grand rayon, établies en dehors du passage dans les agglomérations, quoique pouvant se relier avec elles. Il conviendra aussi que chaque section comporte trois pistes : l'une pour les autos de tourisme à grande allure, l'autre pour les poids lourds, la troisième pour les motos. Il faudra éviter tous les recoupements et passages à niveau. En un mot, l'autoroute formera un domaine fermé et soumis à un régime particulier tout comme les voies ferrées, réservées à la circulation des trains.

Chose bizarre que le progrès. Si le moteur à explosion avait été découvert quarante ans plus tôt, on peut se demander si l'on aurait englouti tant de capitaux dans les chemins de fer, qui sont de plus en plus un poids pour les budgets des Etats et des départements ou provinces. Que d'autoroutes n'aurait-on pas pu construire avec les sommes engagées de ce côté ! Et comme la circulation automobile aurait sans doute rendu plus de services et apporté plus d'agréments !

« Est-ce tout ? conclut M. Chaix. Non ; la route se détache du sol et l'avion survole les continents. Au-dessus de nous un immense réseau de routes aériennes étend ses mailles, enveloppe la terre. Des lignes régulières relient déjà l'Europe à l'Asie et l'Afrique. L'Atlantique a été franchi ; bientôt on ira sans effort en Amérique, en quelques heures de vol.

« Est-ce tout ? Non ; demain peut-être, la propulsion par quelque force tirée de la radio-activité, l'obus-autobus, le camion-fusée,... pourquoi non ?...

« Est-ce tout ? Non ; des routes impalpables traversent l'atmosphère ; elles naissent, innombrables, de multiples postes d'émission, et une infinité d'ondes frissonnent à travers le monde, vont instantanément partout, à travers tout, se croisent, se coupent, s'entremêlent et frappent avec sûreté leurs buts... Routes de demain, quel avenir réservez-vous à l'Humanité ? »

C'est pousser peut-être un peu loin le rêve de la vitesse. Mais en somme pourvu que tout cela conduise les hommes au ciel, nous ne demandons rien de mieux !

## IV

Quelle que soit la vitesse à laquelle atteigne plus tard la propulsion mécanique, elle ne dépassera jamais cette limite extrême : la vitesse de la pensée. C'est ainsi qu'ayant fait toutes sortes de considérations sur la route, nous allons, avec une promptitude aisée et cependant prodigieuse, passer à un sujet totalement différent et nous occuper, sous la conduite de M. Roger Chauviré, des « Affaires d'Irlande. »

M. Chauviré connaît son sujet à fond. Il en est tout à fait pénétré. Il vient de publier d'une part, dans le *Correspondant* des 25 juillet et 10 août, une étude qui a précisément le titre que nous venons d'écrire, et d'autre part, dans la *Revue des Deux Mondes* du 1er août, un article sur M. de Valera qui complète fort bien son autre exposé.

Commençons par la description du personnage principal.

Le passé de M. de Valera a quelque chose de romanesque dont s'enthousiasme plus d'un Irlandais. Il naquit à New-York, dans la 41e rue, en 1883. Sa mère était très pauvre, mais de bonne famille. Elle avait émigré aux Etats-Unis, à l'exemple d'innombrables autres Irlandais, et elle avait fait connaissance d'un Espagnol, nommé Vivian de Valera, musicien de profession, qu'elle avait épousé et dont elle avait eu cet enfant dont le prénom fut Eamonn. Presque aussitôt le père vint à mourir. Dès 1884, la mère ramenait son enfant en Irlande et le confiait à un oncle établi à Kilmallock, au comté de Limerick. Puis elle repartit pour l'Amérique, se remaria à un Anglais dont elle eut un second fils qui est actuellement Rédemptoriste. Elle est morte en 1932.

Eamonn de Valera grandit parmi des villageois, faisant matin et soir six milles pour aller à l'école chez les Frères de la Doctrine chrétienne. Il était très intelligent. On lui accorda une bourse pour aller au collège secondaire de Rockwell, tenu par les Pères du Saint-Esprit, puis à l'Université de Dublin où règnent les Jésuites. Il prit ses grades dans les sciences et devint professeur de mathématiques.

De bonne heure, il avait manifesté un goût extrême pour le passé de l'Irlande, pour sa langue, sa culture, ses traditions. Il consacrait ses loisirs à l'étude du vieil idiome national. Et c'est dans les milieux gaéliques qu'il rencontra celle qui devait être la compagne de sa vie, miss Joan O'Flanagan, comme lui d'une famille très humble et qui enseignait l'irlandais. Quand le Sud-irlandais leva des volontaires, pour résister aux orangistes de Belfast, il s'enrôla. Mais pendant la guerre, tandis qu'un certain nombre d'Irlandais, à la suite de John Redmond, consentaient à se joindre aux Anglais, de Valera fut de ceux qui refusèrent de combattre à côté des ennemis héréditaires de son peuple et se préparèrent à profiter de la première circonstance favorable, pour se soulever contre leurs oppresseurs. A ce point de vue, il y a, comme on le voit, quelque chose dans son passé qui n'est pas très agréable pour nous. Mais ne discutons pas ce point de vue particulier. De Valera est un passionné. Il a quelque chose du sectaire, dans l'ardeur qu'il met à poursuivre la libération totale de son pays.

Le soulèvement projeté éclate, le lundi de Pâques de 1916. Il est immédiatement réprimé assez rudement par les Anglais, que tous les alliés encouragent, comme on le conçoit aisément. Le samedi avant Quasimodo, après cinq jours de lutte, les insurgés sont écrasés et capitulent. De Valera est l'un des chefs et commandait « la troisième division dublinoise. » Il se rend le dernier. Et il a alors deux chances également considérables pour un futur chef politique : il est condamné à mort et il n'est pas exécuté.

Il passe un an en prison, en qualité de forçat à perpétuité, et dès le mois de juin 1917, il est gracié et renvoyé en Irlande. Au mois d'août, il enlève brillamment un siège de député, au comté de Clare. En octobre suivant, il est préféré à Griffith pour la présidence du parti *Sinn Fein,* c'est-à-dire du parti nationaliste irlandais. Il n'avait que 34 ans. Griffith était de beaucoup son aîné, et beaucoup plus connu. Mais il avait désapprouvé le soulèvement de 1916 et cela suffisait à le faire écarter.

A partir de ce moment, la vie de Valera devient très mouvementée. En octobre 1918, il est accusé de complot avec les Allemands et jeté en prison. La réponse ne se fait pas attendre : en janvier, les députés du Sinn Fein se réunissent en Parlement révolutionnaire, proclament leur indépendance et le nomment « président de la République. » En février, il réussit à s'évader, à travers mille péripéties. « L'Irlande entière s'esclaffe, exulte, trépigne, acclame sa « victoire » et le « vainqueur ». Et de Valera continue à étonner, à emballer ses concitoyens par les aventures les plus inattendues. En juin 1919, il se grime en chauffeur, s'embauche sur un paquebot anglais, et débarque sans encombre en Amérique. Là-bas il fait la quête pour le Sinn-Fein et le *Dàil Eireann* ou Parlement révolutionnaire. Pendant dix-huit mois il tend la main à ses compatriotes enrichis ; on lui donne les dollars à poignée. Il réunit, jusqu'en décembre 1920, la somme énorme de 11 millions de dollars, de quoi financer l'insurrection qui a repris de plus belle. Il rentre alors en Irlande, erre de cachette en cachette, échappe à toutes les poursuites et dirige, à la barbe des Anglais, un Etat illégal.

Survient le traité de paix de décembre 1921, qui confère à l'Irlande le statut de Dominion. De Valera trouve les concessions insuffisantes. Il veut l'indépendance totale, absolue, irrévocable. Il s'oppose au traité. Il est battu à la Dàil, re-

prend les armes et se fait battre de nouveau, tantôt par les Anglais, tantôt par le nouveau gouvernement du pays. Son parti est décimé. Ses meilleurs officiers passent au peloton d'exécution ou tombent les armes à la main. Lui-même finit par être arrêté et retenu en prison. Il retrouve sa liberté au bout de treize mois et reprend, avec une obstination incroyable, son activité révolutionnaire, recueille des fonds, crée un journal, refait des cadres, reconquiert la foule. Lentement le flot monte. En 1922, sur 153 sièges, ses amis en ont 36, — en 1923, 44, — en 1927, 51 puis 57, — en 1932, 72. L'aide du Labour Party le porte alors au pouvoir et les élections de 1933 lui donnent 77 voix, la majorité absolue !

D'où lui vient son prestige ? A la fois de ses qualités et de ses défauts. On admire sa ténacité, sa droiture, son désintéressement, son courage que rien n'a pu abattre, son acharnement invraisemblable. Mais on est charmé plus encore par ce qu'il y a en lui d'homme d'aventures, par le romanesque de son existence, ses captivités, ses évasions, ses déguisements, l'extravagance de ses procédés, dignes des films policiers américains.

« Qu'on s'étonne, à présent, qu'il soit l'idole d'un peuple, d'un peuple qui préfère, au besoin, se passer de souper, et du moins garder une demi-couronne à mettre sur un cheval, un lévrier, un coq !... En Tipperary, son comté, les paysans disent : « La guerre de tarifs avec l'Angleterre nous étrangle Nous en sommes à vivre de nos pommes de terre et de notre lait. Eh bien ! même s'il faut encore se serrer d'un cran la ceinture, nous voterons pour lui : il défend les choses pour quoi les gars sont morts ! »

De Valera incarne l'Irlande, avec son passé de souffrances, sa soif de liberté, son aversion pour l'Angleterre, son idéalisme intransigeant, sa vieille foi catholique, pour qui il est beau de mourir pour une grande cause.

« L'autre jour, dit M. Chauviré, j'assistais à une séance de la Dàil : l'opposition attaquait, non sans personnalités assez aigres. Tout à coup, incapable de contenir son indignation davantage, je pense, un député très blond, très rose, évidemment très jeune, se lève et sans souci aucun, d'ailleurs, du débat passablement prosaïque en cours, jette une improvisation passionnée, sorte d'explosion lyrique, de cantique vengeur, en l'honneur du héros outragé. — Dans son comté de Clare, selon l'usage une réunion se tient en plein air. Valera demande aux électeurs s'il doit user du microphone pour se faire entendre. Voix d'un vieil homme dans l'assistance : « Nous ne faisons pas attention à ce que vous dites. Tout ce que nous désirons, c'est de vous voir ! » On avouera que lorsque la popularité d'un homme arrive à ce degré, il n'a plus rien à demander ! Cet enthousiasme des Irlandais pour *Dev*, ainsi qu'on l'appelle familièrement là-bas, est de nature religieuse. Il n'y a rien de plus émouvant, par exemple, que l'historiette que voici : « Un père vient d'enterrer une petite fille, déjà grandelette : deux ans. Le soir des élections, un ami le rencontre, s'étonne, en le félicitant, de le trouver tellement apaisé, presque serein : « C'est que, dit le père, j'ai prié et je l'ai offerte pour Valera. »

On comprend que les Anglais, en général protestants et bien incapables de comprendre une telle mentalité, aient pu dire : « Le vainqueur a joué sur la sentimentalité d'un peuple émotif. » Ils ont tort toutefois d'insinuer que pour Valera il s'agit d'un jeu. Cet homme a risqué cent fois sa tête. Il est prêt à la risquer encore. S'il soulève des fanatismes de fidélité, c'est parce que lui-même est un nationaliste fanatique, d'une sincérité dont personne n'a le droit de rire. L'Irlandais, même modernisé, même doté du bulletin de vote, reste toujours un homme de clan. Cette mentalité est du reste beaucoup plus répandue qu'on ne pourrait le croire chez l'immense majorité de nos électeurs conscients et organisés. L'Irlandais cherche un homme, un chef, et lorsqu'il l'a trouvé, il s'attache à lui. Il n'a pas honte de s'incliner devant son guide, de le reconnaître pour son maître. Il est plus franc sous ce rapport que la plupart de nos citoyens continentaux chez qui la jalousie et l'envie soulèvent des sentiments parfois si méprisables.

C'est du reste sous cet angle que les Irlandais aperçoivent Valera. Ils le nomment *The Chief :* Le Chef ! Autour de lui se manifestent à la fois cette familiarité amicale et ce respect, cette révérence, cette obéissance, qui caractérisent l'esprit du clan. On peut donc dire, en le voyant au pouvoir, que l'on n'a pas dans ce pays un régime parlementaire, encore que ce Chef ait été librement choisi et élu, mais la dictature d'un « roi non couronné de l'Irlande. » Il y a une chanson sur lui où il est dit : « La prochaine fois que nous trouverons les Anglais, nous les battrons, nous les battrons dans le combat, et nous ferons de Valera roi d'Irlande. »

Mais, se demandera-t-on, que veut-il en somme lui-même ? A-t-il une doctrine politique ? Quel idéal incarne-t-il ?

Les Anglais, qui le détestent, l'exécutent d'un mot : c'est un « théoricien, » disent-ils. Et pour eux, esprits positifs et qui se piquent de ne connaître que les faits, il n'y a pas de définition plus sévère. Valera en effet est bien un théoricien. Sous son impulsion, les discussions politiques, en Irlande, revêtent souvent une allure presque théologique. Les Irlandais conservent l'empreinte catholique jusqu'au plus profond de l'âme ; ils ne veulent se conduire que par des principes. Cela est particulièrement vrai de Valera. Il raisonne toujours *in abstracto*. Il veut ignorer les conséquences purement temporelles de ses décisions. Il faut que l'Irlande soit libre. Tant pis si elle y perd matériellement. Qu'est-ce que la perte d'un peu d'argent ou même de beaucoup d'argent auprès de ceci : la liberté et l'indépendance nationale ?

Valera a été professeur de mathématiques. Il aime les enchaînements rigoureux, il pense en équations. Il a l'esprit géométrique ; il ne possède à aucun degré l'esprit de finesse. Il prend tout terriblement au sérieux. « De là ce discours, pro-

noncé lors de sa présidence récente à la Société des Nations, et qui fit scandale : il y marquait, à propos de la dispute sino-japonaise, que la vénérable institution n'avait plus une faute à commettre pour faire apparaître aux yeux dessillés des peuples sa pompeuse inanité. »

C'étaient là des paroles peu diplomatiques, peu agréables à entendre dans le lieu où elles étaient dites. « Mais ces rudes paroles, c'étaient celles d'un croyant, d'un croyant que la désillusion exaspère. »

Et pourtant, peut-on dire que Valera ne tient aucun compte des faits ? Pas du tout. Par delà ses raisonnements, il a l'instinct secret de la politique, qu'il aime comme le seul grand jeu digne d'un homme, - la religion mise à part. — Avec le pouvoir qu'il possède, le fanatisme qu'il inspire, il lui appartiendrait de déclancher immédiatement la Révolution que ses amis attendent et que lui-même a toujours annoncée. Il pourrait proclamer le sécession, la république, rompre définitivement avec l'Angleterre. Il ne le fait pas. Il attend, il temporise, il agit prudemment. Nous le verrons tout à l'heure aux prises avec la Constitution irlandaise. On souligne d'ordinaire ses « coups de tête », son penchant à l'audace irréfléchie. Mais on oublie sa prudence, on pourrait presque dire sa cautèle. Il connaît merveilleusement les gens de son pays, la technique de son métier.

« Par exemple, il sait fort bien que, d'une part, on ne dure pas ici sans l'aveu de l'Eglise, de l'autre, que la prélature est loin de lui être favorable. En laisse-t-il paraître quelque humeur ? Pas si bête ! Il garde obstinément, avec une constance bien remarquable, un silence respectueux. Il comble son archevêque d'honneurs bien au delà de ceux qui lui sont strictement dus : il sait le bas clergé souvent pour lui, et ses hommages musèlent le haut. Il refuse fièrement, on le verra tout à l'heure, les annuités foncières aux Anglais. Mais au lieu de les garder dans son échiquier, il en repasse la moitié aux fermiers électeurs, se rendant bien compte que les petits cadeaux entretiennent l'amitié. Il répand la manne des « lois sociales, » sachant bien qu'en fin de compte la distribution éclairée de la sportule est le moteur profond de la démocratie. Tel un paysan de son comté, également capable d'élans passionnés et de malices retorses au champ de foire, Valera capte les Irlandais parce qu'il est semblable à eux, l'un d'eux. »

Chaque pays, du reste, a son idéal profond. L'Irlande porte au cœur l'idéal catholique d'un foyer fécond où règnent la gravité et la discipline. Valera offre aux yeux des siens la réalisation de cet idéal : il a sept enfants, il vit la vie de famille la plus sérieuse et la plus digne. Il ne fait aucune ostentation et fuit toute parade. Il est resté fidèle au chapeau mou de sa jeunesse et s'habille comme le plus humble des Irlandais. Il est profondément religieux et n'en fait aucun mystère :

« L'autre jour, à la Dàil, dialogue véhément, et qu'on n'entendrait, je m'assure, nulle part ailleurs qu'en Irlande : « Nous sommes ici tous... (une hésitation, un sourire, il songe à l'un des siens, le seul Juif de l'Assemblée) ou presque tous des catholiques... » — Cosgrave, debout à l'instant : « Non pas meilleurs que nous. » — Valera, grondant de colère : « Oui, mais ce que vous prétendez, c'est poser pour meilleurs catholiques que les autres ; et le plus tôt vous cesserez ce jeu-là, le mieux cela vaudra. »...

Hier encore, pour la Saint-Patrick, et ce jour-là seulement, on voit passer dans les rues le gouvernement en corps, file d'automobiles escortées de hussards chamarrés, et se rendre où ? A la messe solennelle de l'archevêque : ce sera la cérémonie principale de la journée. »

Voilà des traits qui frappent le peuple là-bas. Et chez Valera ce n'est pas une tactique. Tout le monde sait qu'il sent comme le peuple et qu'il affiche hautement ses sentiments. Et puis, on est sûr qu'il est honnête : il n'y a dans sa vie ni argent, ni femmes. Il ne lui arrivera pas la terrible aventure de Parnell, qui fut renié par toute l'Irlande pour une liaison coupable avec Mrs O'Shea.

La première démarche de Valera en arrivant aux affaires fut de réduire son propre traitement de mille livres. « Fanatique tant qu'on voudra ; moralement net, la chose est sûre, » nous dit M. Chauviré, qui ajoute : « Dommage, me dit en souriant un Anglais très fin,... dommage ; il serait plus facile à manœuvrer ! »

Avec cela, Valera a de la droiture, une remarquable franchise. Il sait reconnaître ses torts. « L'an dernier, dans la chaleur d'une controverse, il avait accusé Cosgrave de lâcheté, au temps de la lutte contre les Anglais. Là-dessus, protestations, appels au *speaker*, clameurs furibondes. Il se leva, le lendemain, dès la séance ouverte, pour présenter des excuses, et, distinction bien remarquable, non point précisément pour retirer ce qu'il avait dit, mais pour admettre que, même si c'était vrai, il avait eu tort de le dire. »

Il montre une grande préoccupation de donner aux débats politiques de la hauteur, de la droiture, de la sincérité, de la bonne foi. Et c'est chez lui une grande force. Il n'est pas éloquent, au sens que l'on donne d'ordinaire à ce mot. Les belles phrases à effet, bien balancées, jetées avec art, ne sont point son affaire. Il est nerveux et sensible dans la discussion. Il se met en colère aisément. Il ne sait pas « encaisser » les coups de l'adversaire. Mais il y a dans son ton, dans son geste, dans sa voix, et jusque sur son visage, un tel air de conviction que, finalement, son mépris voulu des conventions oratoires lui donne un ascendant supérieur et fait plus d'effet sur ses auditeurs que les périodes les mieux réussies. Il a pour lui aussi son physique étrange :

« C'est vraiment une figure frappante. Il est si long, si maigre qu'assis on ne peut pas dire qu'il se croise les jambes, il en fait un entrelacs celtique... Quand il se dresse à son banc, interminable, c'est d'un mouvement si anguleux, si brusque qu'on croit le voir se déplier d'un coup sec, en double mètre. Malgré la cinquantaine imminente, pas un cheveu blanc ; une coiffure en coup de vent qui laisse, au moindre émoi, ses

longues mèches rebelles balayer le front de leurs virgules noires. Un visage à la Zurbaran : teint brun qui se souvient peut-être de l'ascendance espagnole, grand nez impérieux qui fait le bonheur des caricaturistes, grande bouche rase et sinueuse qu'illumine un rare et vraiment beau sourire, yeux de charbon embusqués sous l'ombre de l'orbite, et surtout ces deux rides verticales, profondes et noires, qui sabrent le visage, lui donnent cette expression de gravité amère... L'air d'un grand oiseau noir, d'un rapace qui saisit et s'envole. »

Le contraste entre lui et son principal adversaire, Cosgrave, est frappant. Cosgrave est petit, maigriot, il fut longtemps blond et fade, le visage mou, pâlot, l'air insignifiant. En vieillissant, il a blanchi, ses traits se sont durcis, il arbore un sourire aigu, méprisant, sarcastique. Mais Valera l'emporte toujours sur lui en puissance expressive. A la Dàil, journellement ils s'affrontent. La salle est petite. Il n'y a pas dix mètres d'intervalle entre les deux adversaires. Exemple :

Le préfet de police vient d'être débarqué. Cosgrave interpelle. Valera refuse toute explication, parce qu'il estime que la mesure prise reste à la discrétion du cabinet. Cosgrave se dresse, diablotin jailli de sa boîte : « Vous avouez donc n'avoir rien à reprocher au préfet ? » Il se rassied. Double-Mètre, soudain déployé : « Rien dont je doive compte à la Chambre. » Il s'affaisse. Son rival, mince et menu, debout et vif, aboie : « Ainsi, nulle justification d'un tel absolutisme ? » Double-Mètre, étiré, immense, dardant ses yeux de feu, jette en coup de hache : « Aucune ! » Puis, il se ferme, disparaît, sauf la bombure noire du crâne qui luit au ras du dossier. On dirait le duel d'un dogue, au sourire crispé, montrant ses dents blanches, contre un corbeau noir, aux yeux sombres et au long bec rigide.

## V

Abordons maintenant la politique irlandaise. Elle peut se résumer en traits assez simples. Il y a en présence deux partis : l'un celui de Cosgrave, qui accepte résolument le traité du 6 décembre 1921 avec l'Angleterre, c'est-à-dire le statut de Dominion, accordé à 26 provinces de l'Irlande sur 32, — l'Ulster restant à part. — L'autre, dirigé par Valera, ne se résigne pas à considérer comme définitif le statut de 1921, veut la séparation totale d'avec l'Angleterre et tend à la République. Le premier parti se nomme le *Cumann nan Ghadael,* ou Union des Gaëls. Le second est le *Fianna Fàil,* parti des Soldats ou Champions de l'Irlande. Pratiquement, on se désigne par deux mots très nets : *Pro-treaty, Anti-treaty,* — pour le traité, ou contre le traité.

Dès que Valera arriva au pouvoir, en 1932, grâce à l'appoint du Labour Party, il proposa la suppression du serment d'allégeance au Roi. Ce serment avait été inséré dans le traité, dit-on, sur l'insistance de Lloyd George. Pendant quatre ans, les élus républicains avaient refusé de siéger plutôt que de le prêter. En 1927, menacés d'être déclarés inéligibles s'ils persistaient dans leur attitude, ils avaient cédé. Mais à chaque élection ils avaient placé au premier rang de leur programme la suppression du serment. Or, il ne s'agissait nullement ici d'une question purement théorique. Refuser le serment, c'était implicitement dénoncer le statut de Dominion et dénoncer le traité, encore que l'on conçoive fort bien une souveraineté sans serment. Et précisément parce que Valera admet que la souveraineté peut exister sans que les sujets soient tenus au serment, il a toujours soutenu que l'on pouvait attaquer la clause du serment sans altérer le traité lui-même. Pour le moment donc, Valera émettait la prétention de respecter le traité, tout en le minant dans son essence profonde.

Pour comprendre sa position, il faut se rappeler ce qu'il y avait d'étrange dans les circonstances qui l'avaient conduit au pouvoir. Il avait constamment refusé le serment d'allégeance. Puis, menacé d'être privé de ses droits de citoyen, il s'était résigné à le prêter, à reconnaître un Parlement qu'il avait toujours considéré comme illégal, à y entrer lui-même. Le voici maintenant au pouvoir. Il y est arrivé au moyen d'institutions qu'il a dû, à son corps défendant, admettre non seulement *de facto,* mais *de jure.* S'il attaque ouvertement la Constitution, il se donne à lui-même un démenti public. S'il l'accepte telle qu'elle est, il contredit son passé le plus cher et se met à dos ses propres partisans.

D'autre part, si radical, si chimérique, si attaché aux théories et si étranger aux faits qu'on le suppose, de Valera sent fort bien que la thèse de l'indépendance immédiate, absolue, totale, n'est pas encore mûre. Il regarde anxieusement à sa droite et à sa gauche. A sa droite, il aperçoit le commerce mécontent ou troublé, l'avenir économique du pays très menacé. Rompre avec l'Angleterre à tout jamais, s'engager dans une guerre de tarifs avec elle, c'est compromettre peut-être le développement de la future République. Et cependant, à sa gauche se trouvent les impatients, les extrémistes, qu'il a naguère entraînés à sa suite et qu'il est contraint de contenir aujourd'hui. Il doit calculer son langage pour satisfaire ou du moins ne pas trop heurter les uns et les autres. Il est peu probable qu'il ait renoncé au rêve de la liberté nationale : ce rêve, c'est toute sa vie. Mais il en ajourne la réalisation. Aux prises avec les responsabilités du pouvoir, il attend l'occasion, il laisse mûrir le fruit. Et en attendant, il « amuse le tapis », il se trompe lui-même peut-être, en s'attachant à des questions de forme, à des problèmes secondaires, dans ses rapports avec l'Angleterre. C'est pour cela que ce sujet du serment d'allégeance a tant d'importance pour lui. Au fond, cela paraît enfantin. Prétendre maintenir le traité et supprimer le serment, cela revient à enlever une virgule sans changer la phrase. Suivant l'expression consacrée, ce sont là des exercices de corde raide, de simples acrobaties.

Quoi qu'il en soit, et comme pour faire durer davantage le plaisir de la discussion sur des vétilles, le bill de suppression du serment, après avoir

passé à la Chambre, échoua au Sénat, où Cosgrave avait encore la majorité.

La Haute Assemblée possède un droit de veto suspensif pour dix-huit mois. C'était donc un an et demi de répit sur cette question.

Dans l'intervalle, Valera trouva un intermède comique, auquel la nation ne pouvait manquer de s'intéresser follement. Cet intermède fut la question du gouverneur général. Comme l'Irlande est un Dominion, elle a un gouverneur qui ne représente plus le gouvernement anglais impérial, mais la personne même du Souverain. En Irlande, le gouverneur était un *gentleman* très distingué, nommé James Mac-Neill. Très Irlandais de cœur et de tradition, il se donnait pour tâche de faciliter les rapports entre sa patrie et le souverain qu'il représentait. Il était estimé de tous, y compris les amis de Valera. Mais il avait le tort, aux yeux de ces derniers, d'être le symbole d'un état de choses qu'ils réprouvaient.

Qu'allait faire Valera ? Supprimer le gouverneur n'était pas la même chose que supprimer le serment d'allégeance. On ne pouvait plus dire que l'on n'allait pas contre la lettre du traité, ni contre son esprit. La sanction du gouverneur était exigée légalement pour donner force de loi aux décisions des Chambres. Donc, impossible de se passer du gouverneur. Mais Valera eut une idée qu'on pourra appeler à volonté géniale ou saugrenue. Ne pouvant se défaire du gouverneur, il eut l'idée de ridiculiser, de minimiser la fonction, de faire rire à ses dépens la nation entière. Le gouverneur avait un palais dans Phœnix-Park, le titre d'Excellence, un traitement atteignant presque 40.000 livres, soit, au pair, 5 millions de francs, la présidence de toutes les cérémonies. Il s'agissait de réduire tout cet apparat au minimum possible. L'affaire commença par d'insignifiants incidents. Le ministère fit grise mine au gouverneur ; les deux autorités affectèrent de s'ignorer. Mac-Neill, averti que le cabinet désirait sa démission, refusa de s'incliner. Valera transmit alors au roi, en qualité de chef du gouvernement de sa Majesté, une délibération réclamant un avis de ladite Majesté à son représentant, pour l'engager à démissionner. Et le roi Georges, en bon roi constitutionnel, accepta de se prêter à la comédie. Il invita Mac-Neill à quitter ses fonctions, ce que fit le gouverneur.

Pendant quelque temps, Valera étudia la question de savoir si on remplacerait ou non le gouverneur. Mais les juristes ayant prouvé que la fonction était inévitable, il nomma brusquement, le 18 novembre 1932, à ce haut poste un bon vieillard, nommé Donal Buckley, qui tenait boutique aux environs de Dublin et n'était pas du « bois » dont on fait d'ordinaire les gouverneurs. Buckley était connu pour ses opinions républicaines extrêmes. Il était entré tout à fait dans les vues de Valera, il n'acceptait la charge que pour lui complaire. Il n'irait pas baiser les mains du roi à Buckingham Palace, il ne prenait que le titre de *seanascal* (sénéchal), n'acceptait qu'un traitement de 4.000 livres (500.000 fr.), se terrait dans une petite maison suburbaine et ne se montrait jamais en public, se bornant au rôle commode de « machine à signer » les décrets et les lois. C'était un « tour bien joué ». La méthode de Valera y apparaissait clairement : gérer l'Etat, qui demeure nominalement un Dominion, avec des procédés tout républicains, garder la lettre des traités, mais changer totalement l'esprit.

Entre temps s'était posé un autre problème bien plus important : celui des annuités foncières ou *land annuities*.

Dans les vingt années qui vont de 1885 à 1905, le Parlement de Westminster, tardivement ému par la misère endémique et les fréquentes rébellions des paysans irlandais, avait voté une série de lois pour faciliter la vente des terres et leur passage du grand propriétaire anglais au tenancier irlandais qui les cultivait depuis des siècles. De 1887 à 1913, le Trésor avançait, à long terme et taux réduit, les capitaux nécessaires pour indemniser les vendeurs, à charge pour les acquéreurs de rendre capital et intérêt en un certain nombre d'annuités échelonnées sur un long espace de temps.

Il y avait eu un emprunt d'Etat pour faciliter ces opérations, et l'emprunt était garanti par le gouvernement anglais. Au moment de l'érection de l'Irlande en Dominion, en 1921, il fut réglé, par l'article 5 du traité, que l'Etat libre d'Irlande supporterait les charges de la dette publique, dans une proportion juste et équitable. Cela voulait dire que l'application du principe était laissée à des négociations ultérieures. De fait, en 1922, intervint un accord provisoire entre Cosgrave et le major Hills, représentant le Trésor anglais. En 1926 fut signé un second accord, confirmant le premier : l'Irlande devait payer 5 millions de livres d'annuités, dont 3 millions représentant les *land annuities*, et 2 millions des pensions à l'ancienne police anglaise en Irlande ou à d'autres fonctionnaires. Cosgrave paya tant qu'il fut au pouvoir. En arrivant aux affaires, Valera refusa net de poursuivre les paiements.

Les raisons qu'il donne ne sont pas sans valeur : 1° les conventions de 1922 et 1926 n'ont pas été approuvées par le Parlement irlandais ; — 2° la convention de 1922 était provisoire, donc elle n'a pas de force. La convention de 1926 est contraire au traité de 1925, par lequel l'Irlande du sud obtenait main-levée de toute participation aux charges de la dette anglaise, moyennant l'acceptation de la frontière des Six-Comtés du Nord. Il y a encore d'autres arguments pour la thèse Valera, mais ils sont trop compliqués pour que nous nous y arrêtions. — La thèse anglaise est que les *land annuities* ne sont pas une dette d'Etat à Etat, mais une dette privée à l'égard des prêteurs de l'emprunt qui permit le rachat des terres.

Valera, lui, affirme, avec preuves à l'appui, que les versements faits jusqu'ici sont illégaux. Il fait

du reste appel à d'autres raisons d'un ordre tout différent. Il dit aux Anglais : « Vous avez, vous, des annuités à payer à l'Amérique. Vous les déclarez insupportables. Vous les trouvez écrasantes. La France en fait autant et autant la Belgique, sans parler des autres pays. Or, il en est de même de l'Irlande, en ce qui concerne les versements en question. Ces versements atteignent le cinquième de notre budget. Ils sont donc pour nous ce que peut être un versement de 10 milliards par an pour la France, ou de 15 milliards pour l'Allemagne. »

De Valera va plus loin, il rappelle le passé, il remonte aux xv^e^ et xvi^e^ siècles. Ses interlocuteurs anglais n'en croient pas leurs oreilles. Ils traitent la question en hommes d'affaires, lui la traite en moraliste de l'histoire. Les annuités sont le résultat lointain des injustices et des violences dont l'Irlande fut la victime, donc elle ne doit rien !

« C'est votre dernier mot, M. de Valera? dit simplement M. Mac-Donald. — Oui, répond-il. — Alors, passons au point suivant. » On ne put pas s'entendre pour l'institution d'un arbitrage, les Anglais exigeant des arbitres choisis dans l'Empire et Valera demandant des arbitres hors de l'Empire. Ce fut la rupture. Et très dignement, sans hausser la voix ni se fâcher, l'Angleterre déclara qu'elle allait poursuivre le recouvrement de sa créance par le moyen de droits de douane frappant tous les produits venant d'Irlande : bétail, volaille, œufs, laiterie. Depuis le 15 juillet 1932, un droit de 20 % *ad valorem* grève à leur entrée en Angleterre les produits irlandais.

Notez que ceci est très grave, car sur 36 millions de livres qui constituent le total des exportations irlandaises, il y en avait 34, jusqu'ici, qui allaient en Angleterre. En frappant ces exportations, on empêchait l'Irlande de soutenir la concurrence à l'égard des pays mieux favorisés, par exemple le Danemark, qui vend aux Anglais les mêmes produits que l'Irlande. Le gouvernement anglais est donc convaincu que la mesure prise par lui doit amener normalement la chute de Valera. Il a eu bien soin de ne frapper que les produits agricoles et non la bière par exemple, parce qu'il veut atteindre les masses paysannes, qui sont les meilleurs soutiens des extrémistes.

Valera se défend comme il peut. Un avenir prochain nous dira la suite de ce grave conflit. Dès maintenant, on constate que l'exportation du bétail irlandais en Angleterre a baissé de près de 70 % en un an, que les éleveurs s'agitent, que l'opposition dirigée par Cosgrave souffle sur le feu de toutes ses forces, qu'il s'est même formé un parti politique nouveau pour exploiter contre Valera les difficultés du moment.

A cela, Valera répond par des mesures fort intelligentes, mais dont l'effet ne peut être que très lent. Il préconise la culture du blé aux dépens de l'élevage. Il prêche aux Irlandais l'agriculture à produits multiples, pour qu'elle arrive à se suffire, au lieu de l'agriculture spécialisée qui rapporte davantage, mais est très vulnérable. Du reste, depuis que les Etats-Unis ne reçoivent plus d'émigrants, il y a chaque année 30.000 Irlandais qui auraient émigré et sont obligés de rester au pays. Il faut donc les occuper, et le meilleur moyen d'y parvenir, est justement le retour à l'agriculture intégrale. En 1851, il y avait en Irlande 428.705 acres en surfaces emblavées. En 1931, il n'y en avait plus que 20.848, c'est-à-dire environ 20 fois moins ! Et sans doute les procédés de culture se sont améliorés, mais au total l'Irlande, qui produisait alors plus de 5 millions de quintaux de blé, n'en a produit en 1931 que 418.000, c'est-à-dire 13 fois moins ! Nous ne sommes donc pas surpris d'apprendre qu'elle ait dû importer pour un million et demi de livres sterling de blé, plus de 2 millions de maïs, plus d'un million et demi de farine et 200.000 livres sterling de pain. L'un des points les plus importants du programme de Valera est donc de faire revenir le paysan à la charrue. A cet effet le D^r^ Ryan, ministre de l'agriculture, a mis sur pied un projet de loi assurant aux paysans pour le blé un prix fixe et un marché sûr. D'après ses calculs, l'Irlande pourrait entièrement se suffire. Elle occuperait 50.000 hommes de plus, ce qui serait une réduction d'autant des dépenses de secours aux chômeurs.

Cette préoccupation du gouvernement Valera de résoudre la grosse question du chômage et de l'empêcher de prendre des proportions catastrophiques, est l'une des plus louables. Il en est de même de ses mesures sociales. Il parle d'établir un ordre chrétien, de faire régner la charité. Son Secrétaire de l'Instruction publique a été jusqu'à menacer de prendre les domaines des propriétaires qui les laisseraient incultes ou qui n'emploieraient pas assez d'ouvriers, pour les distribuer aux chômeurs.

Naturellement cette politique avait contre elle la population aisée des villes, en tant que les villes représentent le luxe, le monde des affaires, l'argent.

Ajoutez à cela que l'exemple qu'il avait donné, alors qu'il était dans l'opposition, a été suivi par ses adversaires, maintenant qu'il est au pouvoir. Il avait armé ses partisans contre le régime légal ; les amis de Cosgrave arment les leurs contre son propre régime. L'Irlande est donc divisée en deux camps, qui semblent toujours prêts à en venir aux mains.

C'est pour cela que nous entendons parler constamment de groupements armés de diverses couleurs. « Mais, remarque M. Chauviré, que le lecteur français se rassure et n'aille pas, abusé par ces noms ambitieux d'Armée blanche, Armée républicaine, comparer avec les milices fascistes ou hitlériennes. Il s'agit, dans l'une et dans l'autre, de quelques centaines, peut-être quelques milliers, de jeunes gens, certains ayant des revolvers, le très grand nombre leurs poings ou leurs crosses de *hurley*, allègrement prêts à se casser la tête avec les gars d'en face, comme il s'est toujours fait, en temps d'élections. »

Il n'y a rien là de tout à fait tragique.

Malgré toutes les difficultés que l'on vient d'indiquer, Valera n'a pas hésité, un an après être arrivé au pouvoir, à provoquer des élections générales. Il n'avait pas alors la majorité à lui seul. Il était réduit à compter sur l'appoint des travaillistes qui, certes, le préfèrent de beaucoup à Cosgrave, puisque celui-ci représente la droite, mais qui n'en sont pas moins des alliés souvent gênants et peu fidèles.

Nous allons voir ce que furent les résultats de cette opération, ce qui nous permettra de conjecturer l'avenir prochain pour le ministère Valera.

VI

Il fallait certes du courage à Valera pour se lancer dans des élections générales, au beau milieu de la crise déclanchée par son attitude envers l'Angleterre, et malgré les cris acharnés d'une opposition redoutable.

Il n'hésita cependant pas. Il demanda à ce brave « sénéchal » qu'il avait substitué à l'ancien gouverneur général, de prononcer la dissolution du Parlement. Les élections eurent lieu en décembre 1932. Le parti Valera (Fianna Fàil) gagna 5 sièges et eut 77 représentants. Le parti Cosgrave, en recul de 9 députés, n'avait plus que 48 sièges. Les pertes subies par les éleveurs et le mécontentement qui en était résulté se traduisirent par l'élection de 9 députés du Centre, qui succédaient à 4 députés du parti ancien des « Fermiers » [4]. Les travaillistes, avec 8 sièges, avançaient d'une unité. Quelques autres petits partis se partageaient le reste des sièges à pourvoir au nombre total de 153.

En apparence, ces résultats ne paraissaient pas extrêmement brillants.

En réalité, M. Chauviré n'hésite pas à écrire de cette élection : « Elle était un triomphe, et, en usant de ce mot, je le mesure. » C'est qu'en effet l'Irlande pratique le proportionnalisme intégral. Si l'on avait appliqué dans cette élection le système brutalement majoritaire qui règne en Angleterre, Valera aurait enlevé au moins 130 sièges sur 153. S'il n'en a que 77, cela tient au système électoral.

D'autre part, Valera peut compter le plus souvent sur les suffrages des travaillistes qui l'ont porté au pouvoir. Avec eux, il dispose de 85 suffrages contre une opposition qui n'en a que 68. S'ils s'abstiennent, il a encore une majorité de 9 voix. Et même s'il leur plaisait par aventure de se joindre à leurs ennemis naturels pour provoquer sa chute, il garde une voix de majorité [5].

Il n'en est pas moins vrai que le parti de Valera représente une force proportionnellement bien plus grande que celle des partis les plus puissants dans les pays de régime parlementaire. Ni notre parti radical-socialiste, ni les conservateurs anglais, ni les nazis en Allemagne n'ont obtenu à proportion autant de voix. Valera et son parti ont eu en effet 689.458 suffrages sur 1.281.834. Divisez par 2 ce dernier chiffre, vous constaterez que la majorité absolue dans le pays entier était de 640.918. Le *Fianna Fàil* dépasse cette majorité de près de 50.000 voix ; et Hitler n'est pas arrivé à avoir la moitié franche des suffrages en Allemagne.

Ce qui est mieux encore peut-être que ces chiffres, c'est l'esprit de sacrifice que l'Irlande a su montrer dans la lutte contre l'Angleterre qui devait être la suite de telles élections. Nous ne pouvons ici entrer dans le détail des chiffres que nous fournit M. Chauviré. Mais il résulte de ces chiffres que la *guerre de tarifs*, par laquelle l'Angleterre se faisait forte de réduire son humble satellite à l'obéissance, a bien pu infliger de lourdes pertes aux Irlandais, mais n'a pas réussi à ébranler ses finances. L'Irlande est un pays pauvre, mais qui sait accepter bravement sa pauvreté. C'est un pays sagement administré. Son budget est en équilibre. Il se chiffre par 26.135.653 livres de dépenses (soit au cours actuel de la livre, environ 2 milliards 225 millions de francs) et 26.496.000 livres de recettes. Dans ce budget, le service de la dette ne compte que pour moins de 8 % du total, tandis que des pays comme l'Angleterre ou la France consacrent la moitié de leurs recettes à payer les coupons de leurs emprunts. L'Irlande a donc de la marge devant elle. Elle possède du crédit. L'Angleterre ne peut pas facilement la réduire. Elle pourrait sans doute fermer ses ports aux produits irlandais et de ce chef causer de gros ennuis à sa petite voisine. Mais l'Irlande achète beaucoup à l'Angleterre. Elle est sa seconde cliente, — en chiffres absolus, et non pas seulement relatifs, — elle lui achète pour 40 millions de livres par an. Or, un trou de 40 millions de livres dans les exportations anglaises serait chose fort désagréable à ces gens pratiques que sont les Anglais.

Et voici la conclusion de Valera, conclusion que l'on peut discuter, du point de vue intérêt, mais qui a le mérite de la netteté et de la franchise : « Je n'ai jamais nié que la guerre de tarifs, qui semble devoir se poursuivre, ne doive imposer aussi de dures épreuves à notre peuple ; mais j'estime qu'amenée par l'obligation de faire face à cette guerre, la réorganisation de notre vie économique nous libérera à la longue de cette dangereuse position, où nous avons été dans le passé, de subordination au marché britannique et par là à la volonté britannique. »

Il y a de la profondeur dans ces paroles. On peut les commenter ainsi : l'Irlande a été longtemps exploitée par l'Angleterre. Elle a soif de son indépendance. Mais, pour y parvenir, il est nécessaire qu'elle comprenne qu'il n'y aura jamais d'indépendance pour elle tant qu'elle ne produira

[4] Le mot *Farmer*, que nous traduisons par « Fermier », signifie « propriétaire exploitant ».

[5] Il faut tenir compte cependant du fait que le président ou *speaker* est pris dans cette majorité et qu'il ne vote pas. Dans le dernier cas qui vient d'être indiqué, Valera n'aurait donc que 76 suffrages contre 76.

qu'un article : l'alimentation, et n'aura qu'un client : l'Angleterre ! On ne peut donc marcher à la liberté qu'à travers la brouille économique avec l'unique client du passé, qui était aussi à peu près l'unique fournisseur. Pour cela, il faut revenir à la terre, au labour, à la production du blé et des céréales d'une part, et s'orienter vers l'industrialisation des villes d'autre part.

Mais si Valera aperçoit le but à atteindre, est-il de taille à entraîner son peuple vers ce but ? Tout est là. Qu'il est difficile de changer des habitudes séculaires ! Qu'il est malaisé d'imposer à une nation une discipline qui va contre ses instincts et ses routines ! L'Irlandais, jusqu'ici, produit peu et produit cher. Valera a pu galvaniser ses concitoyens pour la lutte. Réussira-t-il à leur faire comprendre la tâche très rude qu'il leur reste à remplir ? Réussira-t-il surtout à vaincre la redoutable opposition qui ne cesse de le harceler ? Tous les jours, les feuilles publiques nous entretiennent des « troubles d'Irlande. » C'est une rubrique perpétuelle. Les « Chemises bleues » du général O'Duffy doivent faire la joie des journalistes en quête de copie. Nous n'entendons parler que de cela. Il y a peut-être des jours où les Irlandais sages se prennent à murmurer : « Heureux les peuples qui n'ont pas d'histoire ! »

## VII

Ce qui vient d'être dit de l'Irlande pourrait sans doute être redit d'un autre pays, qui fut longtemps la terre classique du catholicisme et où sévit, depuis deux ans, une persécution douloureusement ressentie par les catholiques de tout l'univers. Nous voulons parler de l'Espagne. Il y a là aussi une rubrique qui ne chôme guère. L'Assemblée qui avait été élue en mai 1931 avait pour tâche de fabriquer une Constitution. Cette besogne essentielle fut bâclée assez rapidement, puisque la Constitution républicaine fut votée et promulguée le 9 novembre 1931. Mais l'Assemblée ne jugea pas que son œuvre fût achevée. L'homme qui la dominait et la dirigeait, celui que l'on peut nommer « le dictateur rouge, » M. Azana, lui trouva de nombreuses occupations : « En vingt mois de travaux forcés, coupés à peine de courtes vacances, M. Azana, le fouet levé, obtint de ses esclaves le rendement législatif désiré : dissolution des Jésuites (28 janvier 1932), — statut catalan (9 septembre 1932), — réforme agraire (9 septembre 1932), — statut des confessions religieuses et des Congrégations (17 mai 1933), — tribunal des garanties constitutionnelles (2 juin 1933). »

C'est le P. Dudon qui résume en ces lignes l'œuvre de l'Assemblée constituante espagnole, dans un important article des *Etudes* (20 août 1933), sous ce titre : « *En Espagne, — Loi agraire du dictateur rouge* [6]. »

Ayant parlé déjà à maintes reprises, dans les *Etudes*, de la politique antireligieuse du dictateur, le P. Dudon se maintient ici sur le terrain économique. Il nous donne des précisions sur la « loi agraire, » dont nous voyons presque quotidiennement la mention, accompagnée de commentaires étranges, — le commentaire des faits, — dans les journaux. Tantôt en effet on nous parle d'expropriations massives, tantôt d'incendies allumés dans des provinces entières par des ouvriers mécontents de l'application de la loi. Que se passe-t-il donc ? En quoi consiste la « loi agraire » espagnole ? Voilà ce que le P. Dudon va nous apprendre.

On sait que l'Espagne du sud comptait un certain nombre de vastes domaines appartenant à un seul propriétaire, lesquels excitaient l'envie des masses paysannes touchées par la doctrine socialiste et communiste. Le P. Dudon cite des chiffres qui mettent au point cette question délicate des *latifundia* espagnols. Il est premièrement très important d'observer que beaucoup de ces domaines contiennent dans leurs limites des espaces non seulement incultes, mais *incultivables*. Le vicomte Eza, qui fut ministre, et qui a publié un livre très intéressant intitulé : *La Situation politique et les problèmes économiques en Espagne*, a pu dire : « On ne me taxera pas de pessimisme ou d'exagération si je dis que la moitié seulement du sol de l'Espagne (soit 25 millions d'hectares) peut être bien cultivée. Le reste n'est que montagnes, pâtures, terrains pour troupeaux. » Il ne faut donc pas se faire illusion sur les vastes étendues de certaines propriétés ; tout n'est pas de même ordre dans le nombre d'hectares qui les constituent.

Il n'est pas niable cependant qu'il existe de grands territoires appartenant chacun à un seul individu ou une seule famille. Le vicomte Eza donne un tableau dans lequel on constate que, dans la moitié environ de l'Espagne, pour laquelle les données du cadastre sont sûres, on compte 59 domaines ayant ensemble environ 430.000 hectares, ce qui fait une moyenne supérieure à 7.000 hectares par domaine. Pour 164 autres domaines, la moyenne approche de 3.500 hectares. Ce sont là, évidemment, des chiffres élevés. Il faut observer toutefois que le total des terres cultivées par leurs propriétaires était, avant la loi agraire de 1932, de 62 %, tandis que le total des terres affermées ou en métayage n'était que de 38 %. La situation de l'Espagne n'a donc rien de particulièrement extraordinaire sous le rapport qui nous occupe. Les *latifundia* n'existent ni dans le nord ni dans le centre de l'Espagne, mais seulement en Anda-

[6] Ce même n° des *Etudes* contient trois autres essais que nous regrettons de ne pouvoir analyser, mais dont nous voulons au moins indiquer les titres : d'abord un examen synthétique de la situation économique mondiale, par le P. du Passage : *Au-dessus de la crise, Vue panoramique* ; — ensuite la fin d'un article intitulé *Le naturisme et ses raisons*, commencé au n° du 5 août et où le P. Rimaud analyse et critique, avec fermeté et modération, un ouvrage récent du Dr Poucet sur le « nudisme » ; — enfin une étude littéraire de Joseph Mainsard ayant pour titre : *Dans l'Amérique qui se cherche, Waldo Franck.*

lousie, en Estrémadure et dans la Manche méridionale. En Andalousie même, le morcellement des grands domaines, commencé il y a plus de trente ans, s'est poursuivi jusqu'à nos jours en progression croissante. Les *latifundia* andalous sont moins étendus que ceux de Pologne, du Mecklembourg et de Poméranie. Le vicomte Eza n'a pas hésité à écrire : « Les *latifundia*, comme mal social et plaie qui entrave le progrès, n'existent pas en Espagne. »

Enfin, c'est un pur mirage que celui de la petite propriété conduisant automatiquement à une production plus grande. Et même si l'on estime que la petite propriété constitue une base sociale très solide, il convient de s'acheminer vers le morcellement de la propriété sans violer les règles de la justice. Il y a des inconvénients aussi graves peut-être dans le morcellement excessif que dans le maintien des domaines trop vastes. Un économiste connu, Wauters, traitant de la *Réforme agraire en Europe*, remarque que 80 % des petits propriétaires espagnols sont contraints, pour vivre, de travailler comme journaliers, en sorte que leur titre de propriétaire ne les empêche nullement de constituer un prolétariat pour qui la vie est un problème toujours renouvelé.

Il faut avoir devant les yeux toutes ces considérations pour comprendre l'esprit et les dispositions de la loi agraire imposée à l'Espagne républicaine par Azana.

Cette loi contient 24 Bases. Elle porte nettement le double caractère socialiste et étatiste. Elle tend à une vaste expropriation des terres appartenant aux riches en faveur des pauvres. Elle a pour but d'humilier, d'appauvrir, d'annihiler politiquement les anciennes classes dirigeantes et de créer une classe nouvelle de propriétaires attachés à la Révolution et à la République, parce qu'ils tiendront de la Révolution et de la République leurs titres juridiques de propriétaires. Cette loi vise à obtenir délibérément les résultats qui furent obtenus en France, sous la Révolution, sans que cela eût été spécifiquement prémédité, par la vente en grand des terres confisquées au clergé ou à la noblesse.

Examinez par exemple la *Base cinquième* de la loi. Elle dresse, en quatorze points, le catalogue des terres expropriables. Elle met au premier rang celles qui appartiennent à l'Etat, aux provinces ou aux communes. Mais le plus grand nombre des cas qu'elle vise appartient à la propriété privée :

« Il y a les propriétés qui, n'étant pas exploitées directement par leurs possesseurs, donnent lieu de « présumer » qu'elles n'ont été acquises que « dans un but de speculation ou pour l'unique fin d'en tirer une rente, — celles qui sont incultes, mal cultivées, et dont on peut espérer un rendement meilleur, — celles qui ne sont pas irriguées et qui, au jugement d'un technicien, auraient pu l'être, — celles qui, non cultivées directement par un propriétaire qui, d'ailleurs, possède dans la même commune des biens de plus de 5.000 fr. de rente, se trouvent à moins de 2 kilomètres d'une agglomération de moins de 25.000 habitants, — celles qui sont aux mains d'un propriétaire qui possède plus de 20 % du municipe, — celles qui sont affermées pour douze années ou plus, — celles qui dépassent l'étendue que fixeront les juntes (ou assemblées) municipales, selon les taux suivants : 1° dans les terrains secs, herbages et céréales : 300 à 600 hectares, — vignobles : 100 à 150 hectares, — oliveraies : 150 à 300 hectares, — vergers : 100 à 200 hectares, — pâtures avec ou sans arbres, 400 à 750 hectares, — 2° dans les terrains irrigués, 10 à 50 hectares. »

On voit que l'expropriation a devant elle déjà d'immenses perspectives. Mais la loi manifeste des préférences. Elle accorde des privilèges... à rebours à certaines catégories de citoyens. C'est ainsi qu'elle désigne spécialement à l'expropriation les biens des ci-devant « grands d'Espagne, » les biens qui s'étendent à plus du sixième de la superficie de la commune, les biens exploités par fermage ou métayage, les biens dans lesquels il n'a été fait aucun travail d'irrigation. Et si elle excepte de l'expropriation les propriétés rurales qui se sont toujours distinguées comme des exploitations exemplaires, ladite loi fait bien voir son inspiration intime en ajoutant : « A moins que la propriété soit d'origine seigneuriale. » Ce n'est donc pas seulement la *culture* de la terre que l'on vise ; c'est la nature de la propriété, son caractère moral, son origine historique que l'on veut modifier. C'est la lutte de classes que l'on organise : il s'agit de dépouiller les uns pour avantager les autres.

N'allez pas croire en effet que la loi agraire, si libérale pour ouvrir les portes à l'expropriation, se montre aussi généreuse au chapitre des indemnisations. Elle n'ose pas, il est vrai, le supprimer entièrement, mais elle y montre une parcimonie extrême et elle établit des distinctions significatives. C'est à la *Base huitième* que se trouvent réglées ces questions d'indemnités. Les nobles y sont exceptés des règles communes. Les grands d'Espagne notamment n'auront droit qu'à une indemnité équivalente « aux améliorations non encore amorties » de leurs propriétés rurales. Il appartiendra à l'Institut agraire, créé par la loi nouvelle, d'accorder ce qui convient aux grands qui auraient « rendu à la nation d'éminents services. » Si les possesseurs de biens seigneuriaux venaient, à la suite de l'application de la loi, à manquer tout à fait de moyens d'existence, ils devraient en faire la preuve, pour pouvoir obtenir de l'Institut de réforme agraire une pension alimentaire. Autant dire qu'on les réduit à une sorte de mendicité. Pour tous les cas d'indemnisation, les paiements ne sont que pour une part en numéraire, pour le reste on délivre des titres de rentes à 5 % sur un fonds spécial de la Dette publique créé à cet effet et amortissable en cinquante ans. La proportion du numéraire ne dépasse jamais 20 % et peut descendre à 1 %.

L'un des organes les plus importants de la révolution que l'on entend réaliser de la sorte est cet Institut de Réforme agraire dont il vient d'être question. Cet Institut a été créé par un dé-